Der hansische Baienhandel

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde
der hohen philosophischen Fakultät
der Großherzoglich Badischen Ruprecht-Karls-Universität
zu Heidelberg

vorgelegt von

Arthur Agats
aus Wald (Rhld.)

* * * * * * * Heidelberg 1904 * * * * * * *
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Der hansische Baienhandel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der Großherzoglich Badischen Ruprecht-Karls-Universität

zu Heidelberg

vorgelegt von

Arthur Agats

aus Wald (Rhld.)

* * * * * * * Heidelberg 1904 * * * * * * *

Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Mit Genehmigung der philosophischen Fakultät erscheinen von dieser Arbeit nur die beiden ersten Teile als Dissertation. Die vollständige Arbeit ist abgedruckt in den „Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, herausgegeben von Karl Hampe, Erich Marcks und Dietrich Schäfer. Heidelberg 1904".

Lebenslauf.

Ich, Arthur Agats, wurde als Sohn evangelischer Eltern am 22. Juli 1879 zu Wald (Rhld.) geboren. Nach einer dreijährigen Vorbildung auf der höheren Schule meiner Vaterstadt besuchte ich das Progymnasium zu Solingen und Ostern 1896 das Friedrich-Wilhelmsgymnasium zu Köln. Nach bestandenem Abiturientenexamen bezog ich Ostern 1899 die Universität Bonn. Hier hörte ich Vorlesungen bei den Herren Prof. Nissen, Ritter, v. Bezold, Hampe, Wilmanns, Drescher, Litzmann, Förster, Gaufinez, Erdmann, Wentscher und Gothein, Übungen bei den Herren Prof. Hampe, Küntzel, Wilmanns und Gaufinez. Herbst 1900 ging ich nach Heidelberg und hörte dort die Herren Prof. Schäfer, Erdmannsdörffer (†), Marcks, Braune, Ehrismann, Fr. Neumann, Schneegans, Voßler und K. Fischer. Außerdem nahm ich an den historischen Übungen der Herren Prof. Schäfer und Marcks teil. Allen diesen Herren, namentlich den beiden letztgenannten, spreche ich an dieser Stelle für die Förderung meiner Studien meinen herzlichen Dank aus.

Abkürzungen.

H. U. B. = Hansisches Urkundenbuch.
H. R. = Hanserezesse.
(H. R.[1] = Hanserezesse 1. Abteil., hg. von K. Koppmann.)
(H. R.[2] = Hanserezesse 2. Abteil., hg. von G. Frhr. v. d. Ropp.)
(H. R.[3] = Hanserezesse 3. Abteil., hg. von D. Schäfer.)
MG. SS. = Monumenta Germaniae historica, Abteilung Scriptores.
Z. d. wpr. G. V. = Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins.
H. G. Bl. = Hansische Geschichtsblätter.
H. G. Q. = Hansische Geschichtsquellen.

I. Die Örtlichkeit.

Die Fahrten nach der Baie (Baye, Bage) haben in der hansischen Welt des 14. und 15. Jahrhunderts eine hervorragende Stelle eingenommen. Baienfahrer, Baienflotte und Baiensalz sind Namen, die uns in den hansischen Schriftstücken jener Zeit häufig begegnen.

Über den Namen Baie hat lange Unklarheit geherrscht. Daß die Baienfahrten nach der Westküste Frankreichs gingen, daran ist wohl kaum je gezweifelt worden. Noch die älteren hansischen Geschichtschreiber der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wie Burmeister[1] und Schlözer[2], verstanden unter der Baie die Bucht von Biskaya, und auch Dahlmann hielt die baiesche Flotte für gleichbedeutend mit der biskayischen.[3] Hirsch in seiner Handelsgeschichte Danzigs[4] hat das Verdienst, diese irrtümliche Meinung beseitigt zu haben. Er erkannte richtig, daß die Baie nicht ein weit ausgedehntes Meeresgebiet sei, sondern ein ganz bestimmter Punkt an der Westküste Frankreichs. Heute, wo uns die großen hansischen Publikationen zu Gebote stehen, in denen so und so oft von Fahrten nach der Baie die

---

[1] Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrh., S. 125.

[2] Schlözer, Verfall und Untergang der Hansa, S. 58.

[3] Dahlmann, Gesch. von Dänemark III, S. 130.

[4] Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 90 ff.

Rede ist, können wir an der Richtigkeit dieser Ansicht nicht mehr zweifeln.

Wo lag nun die Baie?

In mehreren Briefen, die Danzig 1425 an den Herzog der Bretagne richtete, wird die Baie als ein zu seiner Herrschaft gehöriger Hafen bezeichnet.[1] Die Kartensammlung des Wagner von Enkhuisen, die unter dem Namen „Spiegel der Seefahrt" 1589 erschien, verzeichnet südlich der Loiremündung einen kleinen Küstenplatz „Baye", unweit der Stadt Bourgneuf.[2] Daß dieses der von den Hansen besuchte Hafen Baie sei, glaubt Hirsch aus einem interessanten Dokumente schließen zu dürfen, das er in seiner Handelsgeschichte (S. 274, Beil. III) abdruckt. Darin heißt es: In der Fastenzeit 1443 kam eine preußisch-livländische Flotte in die Baie und fand hier einige englische Schiffe vor. Auf die Kunde, daß eine mächtige niederländische Flotte herankomme, die feindliche Absichten gegen sie hege, zogen die Schiffer aus der Ostsee ihre Schiffe zusammen und rüsteten sich zur Abwehr. Montag vor Ostern erschienen die Holländer vor der Baie, die kleineren Schiffe segelten hinein, die großen blieben draußen, begaben sich aber auch bald in den Hafen. Des Abends kam ein Teil der Matrosen ans Land und fing mit den Engländern Händel an. Am nächsten Tage kam es wiederum zu einer argen Rauferei. Schließlich mischten sich die Preußen ein und vermittelten einen Vertrag, nach welchem die Holländer sich verpflichteten, in Bunde (= Bouin) ans Land zu gehen, die Engländer aber in Borneff (= Bourgneuf).

Auf Grund dieses Dokuments und im Anschluß an den von Wagner verzeichneten Platz hält Hirsch die Baie für einen kleinen Hafenplatz südlich von Nantes, wo die Hansen und andere Handelsleute landeten, um an Ort und Stelle oder in

[1] Hirsch, S. 90, A. 56. Vgl. auch H. R.² VII, 239.
[2] Nach Hirsch, S. 91.

den benachbarten Binnenstädten (Bouin und Bourgneuf) ihre Einkäufe zu machen.[1]

Mit Recht hat Koppmann[2] gegen diese Ansicht Bedenken erhoben. Einmal ist doch die Angabe eines Geographen aus so früher Zeit ein sehr unsicheres Dokument, sodann hat es in der Nähe von Bourgneuf niemals einen Ort Baye gegeben. Trotz eifriger Nachforschungen in der dortigen Gegend habe ich einen solchen Ort Baye oder Spuren davon nicht entdecken können.

Aus dem Dokument ist weiter nichts zu entnehmen, als daß es sich hier um die Bucht resp. um den Hafen von Bourgneuf handelt; die Namen Bourgneuf, Bouin, ferner das Kloster, das erwähnt wird, — ein solches befand sich in Bourgneuf — lassen darüber keinen Zweifel aufkommen.

Ein in neuester Zeit im hansischen Urkundenbuch veröffentlichter Brief[3] führt uns in der Erklärung des Wortes Baie weiter. Bourgneuf schreibt am 12. März 1452 an den Hochmeister Ludwig von Erlichshausen: «Idcirco honoribus vestris in quantum possumus certificamus ac pro veritate referimus, quod nuper et in mense Februario ultime praeterito accesserunt in hoc pago de Burgo Novo in Radesiis, quae dicitur la Baie, plures de potestate vestra». Die Unterschrift lautet: Scriptum apud Burgum Novum in Radesiis, quae dicitur vulgariter la Baie in Britannia.

Diese Urkunde läßt keinen Zweifel mehr über die Sachlage: Die Baie von Bourgneuf war in der hansischen Welt so bekannt, daß man sie kurz „die Baie" nannte. Diesen Namen übertrug[4] man auf den Hauptort Bourgneuf und das an-

---

[1] Hirsch, S. 91.

[2] Karl Koppmann, Das Seebuch, S. XXI, A. 1.

[3] H. U. B. VIII, 129.

[4] Eine solche Namenübertragung war nichts Außergewöhnliches im Munde der niederdeutschen Kaufleute. Nannten sie doch das Salz, das

grenzende Küstenland, die Niederung zwischen der Meeresküste und den Höhenrücken im Osten und Süden.

An der Grenze dieser Niederung liegen die folgenden Ortschaften: Im Norden les Moutiers, in südöstlicher Richtung davon nacheinander Bourgneuf, St. Cyr, Fresnay, Machecoul und zwar so, daß die Entfernung zwischen les Moutiers und dem letztgenannten Orte etwa 16 km beträgt. Bei Machecoul biegen die Höhen nach Südwesten; an ihrem Fuße liegen Bois de Céné, Châteauneuf und Beauvoir-sur-Mer, dieses von Machecoul ungefähr 20 km.

Auf diesem Raume lagen die marais salants, die dem hansischen Kaufmann das Salz lieferten.

Die Salinen haben eine rechteckige Gestalt. Die Hauptgräben, die ihnen das Meerwasser aus der Baie zuführen, nennt man étiers. Bei Le Collet beginnt der Etier du Dain, in seinem ersten Teil Etier du Sud genannt. In weitem Bogen durchzieht er das Land und geht nördlich von Beauvoir wieder ins Meer. Von diesem Kanal gehen nun andere étiers aus, deren Zahl zu groß ist, als daß es sich verlohnte, alle anzuführen. Nur die wichtigsten sollen hier genannt werden. Nach Norden geht der Etier du Collet, der nach Bourgneuf hin den Etier de la Taillée entsendet, nach Osten der Etier du Port la Roche, der sich teilt in den Etier de la Gravelle, den Etier de la Salle und den Etier Loyau. Auch die Ile de Bouin besitzt eine Reihe solcher étiers. (Siehe Karte III.) Von diesen Hauptgräben aus gelangt das Meerwasser durch die bras und

---

sie von dort herholten, auch Baie. Vgl. Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, S. 498: 2 Hundert Baie. — Zur Bestätigung sei noch angeführt, daß Herzog Johann V. von der Bretagne in einem Privileg für die Einwohner von Guérande ausdrücklich sagt: le pays de la Baie. S. Archives de Bretagne, recueil d'actes, de chroniques et de documents historiques rares ou inédits, publié par la Société des Bibliophiles bretons et de l'histoire de Bretagne VI, 1451.

rebras (canaux oder branches) in die fossés; die fossés leiten es in die métières und diese in die marais salants. Hier angelangt, hat es noch verschiedene Räume zu durchlaufen (tesselière, les dehors, le haut-terre-main, le bas-terre-main), bis es gereinigt in die œillets oder aires tritt. Die einzelnen Teile des marais sind durch sogenannte sentiers von 50 cm Breite und 20 cm Höhe voneinander geschieden. Der marais selbst ist von einem Damm umgeben, der bossis genannt wird. Diese bossis werden meist mit Weizen oder Bohnen bepflanzt.

Die Hauptzentren der Salzgewinnung waren Bourgneuf, Bouin, Beauvoir und la Barre de Monts, sodann der nördliche Teil der Insel Noirmoutier. Um Bouin und Beauvoir herum, ferner auf Noirmoutier wird noch heute viel Salz gewonnen. Dagegen sind bei Bourgneuf nur noch wenige marais zu finden; die meisten sind zugeschüttet und werden als Ackerland oder Wiesen verwandt. Bei Fresnay und Machecoul sind die Salinen überhaupt aufgegeben worden.

Werfen wir einen Blick auf die Karte von 1696, so sehen wir, daß das ganze Gebiet zwischen Bourgneuf und Port la Roche — in gerader Entfernung 6 km — westlich bis zum Dain, östlich bis ungefähr Machecoul reichend, mit Salzteichen dicht besät ist, desgleichen die Ile de Bouin. Leider stehen aus dieser Zeit keine Zahlen zur Verfügung. Doch mögen solche aus dem Jahre 1711 die Ausdehnung des Betriebes veranschaulichen[1]:

[1] Departementalarchiv von Nantes C 703, Carton 28, Cotes 1—3.

Beauvoir	12000	aires (= œillets)
Notre Dame de Monts	5000	„
St. Gervais	5000	„
Bourgneuf } St. Cyr }	40000	„
Les Moutiers	5000	„
Machecoul	8000	„
Fresnay	5000	„
Bois de Céné	6000	„
Noirmoutier	27000	„
Bouin	80000	„
S.	193000	aires.

1 aire hat 65 qm Oberfläche.[1] Folglich besaß Bourgneuf 40000 × 65 qm dieser aires = 260 ha. Im Jahre 1852 hatte es nur noch 119 ha 98 a 95 qm marais salants.[2] Wir haben also eine bedeutende Abnahme gegen das Jahr 1711. Seitdem ist die Zahl der marais noch geringer geworden, wenn sie auch bei Bouin und Beauvoir nicht in dem Maße abgenommen hat.

Der Grund dieses Rückgangs liegt gewiß hauptsächlich in der Art der Salzgewinnung, die von der Witterung zu sehr abhängig ist. Ist der marais gefüllt und beginnt das Salz sich zu kristallisieren, so kann der geringste Regenguß jeden Ertrag zu nichte machen. Nur bei hoher Temperatur und bei trockenen Winden bildet sich das Salz, bei nasser Witterung ist jede Ernte unmöglich. Daher kann diese Gegend die Konkurrenz südlicher gelegener Plätze, die weniger unter der Ungunst der Witterung zu leiden haben, schwer aushalten, und die Folge

[1] Piet, Recherches sur l'île de Noirmoutier, Nantes 1863, S. 37.

[2] J. Chevas, Notes historiques et statistiques sur les communes du département de la Loire-Inférieure I, Nantes 1852, S. 129.

davon ist, daß die Bewohner dieses mühselige, wenig lohnende Geschäft allmählich aufgeben und ihren Erwerb in anderen Betrieben suchen.

Der wichtigste Ort in der Baie ist Bourgneuf; es zählt mit St. Cyr zusammen ungefähr 3000 Einwohner. Bourgneuf ist Hauptstadt des gleichnamigen Kantons, der folgende Gemeinden umfaßt: Bourgneuf (mit St. Cyr), Chéméré, Fresnay, St. Hilaire de Chaléons, la Bernerie und les Moutiers. Die Stadt liegt 39 km südwestlich von Nantes. Die Eisenbahn verbindet sie mit dem Badeort Pornic und mit Nantes.

Bevor das Meer sich zu dem Punkte zurückgezogen hat, wo wir es heute finden, besaß Bourgneuf einen bedeutenden Hafen. Dieser, meist Port du Collet genannt, ist da zu suchen, wo heute die Polders St. Céran liegen; nach Süden dehnte er sich bis zur Mündung des Etier du Port la Roche aus. (Vgl. die Karten.) Ein breiter schiffbarer Meeresarm erstreckte sich bis nach Bourgneuf. 1626 kam eine Schwester Ludwigs XIII. dorthin, um das Meer zu sehen.[1] Es muß also noch zu dieser Zeit bis an die Stadt gereicht haben.

Seitdem haben sich die Verhältnisse gewaltig geändert. Schon die Karte von 1696 zeigt die fortschreitende Versandung des Port du Collet. Heute ist von dem früheren Hafen nichts mehr zu sehen. Der schiffbare Kanal ist zu einem schmalen Graben geworden. Die Stadt selbst liegt 2 km vom Meere entfernt.

Die Anfänge von Bourgneuf sind in tiefes Dunkel gehüllt. Die Etymologie des Wortes weist uns darauf hin, daß es ehemals ein anderes Dorf in der Nähe gegeben haben muß, von dem aus Bourgneuf („das neue Dorf") gegründet worden ist. Kirchlich gehörte Bourgneuf lange Zeit zu dem naheliegenden

[1] Chevas, S. 34.

St. Cyr[1]; demnach ist St. Cyr der ältere Ort. Da dieses aber zu weit vom Meere entfernt lag, so wählte der handeltreibende Teil der Bevölkerung einen günstiger gelegenen Platz aus und nannte diese Neugründung Bourg-neuf. Wann sie erfolgt ist, kann leider nicht festgestellt werden.

Urkundlich begegnet uns Bourgneuf zuerst im Jahre 979. In diesem Jahre bestätigte König Ludwig die Besitzungen der Kirche von Orléans; Hugo Capet und König Robert wiederholten die Bestätigung in den Jahren 990 und 991.[2] In diesen Urkunden werden unter anderen das monasterium St. Laurentii, St. Gervasii, Prisciniacum (wohl Prigny) ꝛc. genannt cum rebus omnibus ad praedicta monasteria pertinentibus; dazu werden gerechnet im Gau von Nantes: Novavilla, Buxiacus (Buniacus) ꝛc. Ein Laurentiuskloster gab es in Bourgneuf.[3] Buxiacus und Buniacus sind lateinische Namen für Bouin.[4] Novavilla kann nichts anders sein als die lateinische Bezeichnung für Bourgneuf; die Erwähnung des Klosters und des naheliegenden Bouin macht diese Annahme durchaus wahrscheinlich.

Aus der Tatsache, daß Bourgneuf bereits in so früher Zeit ausdrücklich in den Urkunden genannt wird, geht mit ziemlicher Sicherheit hervor, daß wir es hier mit einem entwickelteren Ort zu tun haben, wo schon größeres Leben herrschte.

Acht km südwestlich von Bourgneuf liegt Bouin, das zum Departement Vendée gehört. Es ist eine der vier Kommunen von Beauvoir. Im Mittelalter lag Bouin noch auf einer

---

[1] Chevas, S. 9 und 10; vgl. auch Cartulaire de Redon, hg. von Courson in den Documents inédits, S. 512: St. Cyr et Bourgneuf sa trêve.

[2] Bouquet, Recueil des historiens des Gaules et de la France IX, S. 660; X, S. 556 IX; X, S. 573 I.

[3] Orieux et Vincent, Histoire et géographie de la Loire-Inférieure II, Nantes 1895, S. 535; Chevas, S. 11.

[4] Luneau et Gallet, Documents sur l'île de Bouin, Nantes 1874, S. 13.

wirklichen Insel, die durch den breiten Meeresarm des Dain vom Festland geschieden war. Heute kann man eigentlich von einer Insel nicht mehr reden, da der Dain nur noch ein schmales Gewässer ist; doch hat die Insel ihren Namen bis heute bewahrt.

Bouin wird schon früh in mittelalterlichen Urkunden verzeichnet. Die sogenannten Annales Einhardi berichten zum Jahre 820, daß die Normannen an der aquitanischen Küste ein Dorf mit Namen Buyn geplündert hätten.[1] Andere Handschriften nennen den Ort Bundium und Buynbundium.[2] Die vita Hludowici hat Buin.[3]

Die Plünderung durch die Normannen belegt die Wichtigkeit, die die Insel damals bereits hatte. Da die Normannen auf ihren Zügen auch Handelsinteressen verfolgten, so ist klar, daß Bouin ihnen wegen seines Salzbetriebes schon bekannt war; anderenfalls würden sie diese öde, unwirtliche Küste kaum besucht haben.

In Verbindung mit den Normanneneinfällen wird uns Bouin noch einmal genannt. Die Translatio St. Philiberti[4], die im 9. Jahrhundert von dem Mönch Ermentarius niedergeschrieben ist, berichtet bei der Aufzählung der Wunder, die die Überreste des Heiligen im Kloster Deas (heute St. Philbert de Grand-Lieu am Lac de Grand-Lieu) gewirkt hätten, daß eine lahme Frau aus Borginnum geheilt worden sei.[5] An einer anderen Stelle dieser Translation heißt der Ort Boginnum.[6] Wenn auch die Translatio wenig geschichtlichen Wert beanspruchen kann, so liefert sie uns doch für die historisch-geographische Kenntnis dieser Gegend schätzenswerte Beiträge.

---

[1] Ann. Einhardi (Scr. rer. Germ.), S. 154.
[2] Ann. Einhardi, S. 154, Anm.
[3] MG. SS. II, S. 625.
[4] Acta Sanctorum Boll., 20. August IV, S. 81; vgl. auch unten S. 12.
[5] Translatio, S. 85.
[6] Translatio, S. 90.

In einer Urkunde des Jahres 979 finden wir die Benennung Buxiacus, in einer solchen des Jahres 991 Buniacus.[1] In einer Urkunde des Jahres 1412[2] ist der Ort Buginum genannt. In den französischen Urkunden des Mittelalters treffen wir die Namen Boign, Boing, Bouing[3], Bezeichnungen, die mit dem dialektischen bougner (= baigner) zusammenhängen und auf die zahlreichen Überschwemmungen hindeuten, denen die Insel ausgesetzt war.[4] Die Bauern sprechen noch heute Bougne.

Bouin besaß für den Handel ganz vorzügliche Häfen. Im Norden lag der Port du Collet, im Süden der Port de l'Epois. Der Dain war noch ein breiter Meeresarm, der allen Schiffen Zugang gestattete und ihnen einen sicheren Ankerplatz bot. Punkte, die heute einige Hundert Meter von ihm entfernt liegen, wie la Culnauderie, Bouin, les Billarderies, la Guillaudière, le Port la Roche, le Port de Beauvoir wurden im Mittelalter unmittelbar von seinen Wassern bespült.[5] 1588 muß der Dain noch eine ansehnliche Breite gehabt haben; denn Heinrich von Navarra konnte ihn nach der Eroberung von Beauvoir, als er die Insel Bouin besuchen wollte, infolge heftiger Stürme nicht überschreiten.[6] 1654 war der Dain bei Port la Roche noch schiffbar; Paul de Gondi, Kardinal von Retz, schiffte sich hier ein, um nach Belle-Ile zu fliehen.[7] Heute ist der Port la Roche völlig versandet, ein elendes Dorf inmitten der marais. Die Karte von 1696 gibt dem Dain noch eine ziemliche Breite, stellenweise von 1/4 lieue (= über 1000 m).

Seitdem sind wie bei Bourgneuf auch hier gewaltige Veränderungen vor sich gegangen. Der Dain ist zu einem schmalen

---

1 Bouquet IX, S. 660; X, S. 573[1]; vgl. oben S. 8.
2 Luneau-Gallet, Urk. Nr. 7.
3 Luneau-Gallet, Urk. Nr. 3, 4, 5, 6, 9, 10 ꝛc.
4 Luneau-Gallet, S. 13.
5 Luneau-Gallet, S. 15.
6 Mémoires de la Ligue II, S. 528.
7 Mémoires du Cardinal de Retz III, S. 439.

Wasserlauf von höchstens 5 m Breite geworden. Zuerst versandete er auf der östlichen Seite; seit 1700 ungefähr wurde auch die bis dahin noch schiffbare westliche Seite mit Sand und Schlamm angefüllt.[1] Gegen 1780 vermochte der Hafen von Bouin keine Schiffe mehr aufzunehmen. Man mußte das Salz auf Wagen nach dem weiter nördlich gelegenen Port du Sud bringen, um es dort zu verladen.[2]

Sieben km südwestlich von Bouin liegt das Städtchen Beauvoir, das gleichfalls im Mittelalter ein Hafenplatz war bezw. einen solchen in le Port besaß. Heute ist der Dain 1 km von le Port entfernt.

Von Beauvoir zu Fuß oder von dem 6 km südwestlich gelegenen Barre de Monts mit dem Schiff erreicht man bequem die Insel Noirmoutier. Von Beauvoir beträgt die Entfernung bis zur Küste 5 km; durch das Meer führt eine feste Straße, le Gouas, die nur bei Ebbe passierbar ist. Ihre Länge beträgt 4 km. Der Name Gouas hängt zusammen mit dem dialektischen goiser und bedeutet: ein Gewässer durchwaten.

Die Insel Noirmoutier gehört zum Departement Vendée. Im Süden kommt sie dem Festlande sehr nahe, sie ist nur durch den 800 m breiten Détroit de Fromentine davon getrennt. Die marais salants befinden sich im nördlichen Teil der Insel und reichen bis dicht an die Stadt Noirmoutier heran.

Im frühen Mittelalter führte die Insel den Namen Herio insula oder Heis. Nach der Gründung des Benediktinerklosters (675) wurde sie auch Hermoutier genannt, doch überwiegt die zuerst genannte Bezeichnung.[3] „Noirmoutier“ entstand wohl direkt aus nigrum monasterium, dem Namen des Klosters.[4]

---

[1] Luneau-Gallet, S. 29.

[2] Luneau-Gallet, S. 16.

[3] Vgl. Bouquet VI, S. 223, 516, 563, 307 A.; VII, S. 218, 226.

[4] Darüber s. Bouquet III, S. 599, A. und VI, S. 307, A.; vgl. auch Gallia christiana II, S. 1425.

Die Insel hat schon früh in der Geschichte eine Rolle gespielt. Wir wissen, daß Adalhard dort als Verbannter Kaiser Ludwigs lebte.[1] Dann wird ihrer häufig während der Normanneneinfälle gedacht. Wir hören von Plünderungen in den Jahren 819, 843 und 846.[2] Wegen der großen Unsicherheit verließen die Mönche im Jahre 834 die Insel.[3] 836 wurden die Gebeine des heiligen Philibert geholt[4] und nach dem Kloster Deas gebracht, wo sie vor den normannischen Räubern sicherer waren.

Die Baie von Bourgneuf dehnt sich aus zwischen der Pointe de St. Gildas im Norden und der Insel Noirmoutier im Süden. Im Norden bespült sie eine hohe, prächtige Felsenküste, das Gestein tritt hier dicht an das Meer heran. Erst bei les Moutiers wird die Küste flacher, die Felsen treten ganz zurück. Das ganze südöstliche Gestade der Baie ist flach. Die Nordküste von Noirmoutier ist wieder felsig, teilweise sehr hoch, namentlich in dem herrlichen Bois de la Chaise, das sich nordöstlich von der Stadt Noirmoutier hinzieht.

Heute ist die Baie in ihrem östlichen und südöstlichen Teil weithin mit Sand und Schlamm angefüllt. Nur bei Flut erreicht das Wasser die Küste, bei Ebbe bleibt es 3—4 km von derselben entfernt, so daß die zahlreichen der Küste vorgelagerten Klippen vom Wasser frei werden.

Wegen der vielen Klippen und Sandbänke ist die Fahrt in der Baie stets gefahrvoll gewesen. Schon das Seebuch[5], das wahrscheinlich aus dem 15. Jahrhundert stammt, gibt des-

[1] Wattenbach, Deutschlands Geschichtsquellen I⁷, S. 300; Simson, Ludwig der Fromme I, S. 21; MG. SS. II, S. 527.

[2] Bouquet VI, S. 516; VII, S. 218, 226.

[3] Simson, Ludwig der Fromme II, S. 124; Ann. Engolismenses, i. d. MG. SS. XVI, S. 485; Chron. Aquit., SS. II, S. 252 (gibt fälschlich das Jahr 830 an).

[4] Translatio St. Philiberti.

[5] Das Seebuch, S. 23, Kap. VII, § 1.

halb ziemlich genaue Anweisungen über den einzuschlagenden Weg. Es heißt da: Derjenige, welcher in die Baie segeln will, soll das Eiland, das man Pilgere (= le Pilier) nennt, rechts liegen lassen, und wenn er bei dem Eilande ist, soll er ostnordost gehen um der Felsen willen, die man Permeine (= Pierre Moine) nennt, und die bei Flut unter Wasser sind. Er soll dicht an ihnen vorbeisegeln, indem er sie rechts läßt, und so lange ostnordost gehen, bis daß das Kastell van den Armborsters (= Schloß von Noirmoutier) von ihm südsüdwest liegt. Dann soll er sich dem Eiland van den Armborsters (= Insel Noirmoutier) nähern und auf drei oder vier Faden vor Anker gehen.

Die andere Fassung[1] schreibt vor: Derjenige, welcher in die Baie segeln will, soll das Eiland, das man Pekelers (= Ile du Pilier) nennt, rechts liegen lassen, und wenn er bei dem Eiland angekommen ist, soll er nach Osten fahren, solange bis er Permeyne (= Pierre Moine) passiert hat. Dann soll er ostsüdost gehen nach Reghilionis sant.

Es werden also zwei Ankerplätze angegeben, das Eiland van den Armborsters und Reghilionis sant.

Der erste ist klar, er wird etwa am Bois de la Chaise zu suchen sein, da, wo heute die Dampfer von Pornic anlegen. Der zweite macht Schwierigkeiten und hat bis jetzt noch keine genügende Erklärung gefunden.

Koppmann in seinem Seebuch (S. XXII) vermutet Beauvoir, ohne einen Grund anzugeben. Beauvoir aber liegt von Pierre Moine aus ganz südöstlich, ostsüdöstlich dagegen der Hafen von Bourgneuf (der Port du Collet). Dieser umfaßte, wie wir S. 7 gesehen haben, alles Land nördlich der Linie Pointe de la Coupelasse bis Port la Roche. In der Mitte dieser Linie verzeichnet die französische Generalstabskarte ein Gehöft la Réjonie, damals unmittelbar am Hafen gelegen.

[1] Das Seebuch, Kap. VII, § 1.

Dieses könnte im Munde der niederdeutschen Kaufleute zu Reghilionis umgemodelt sein. Da die angegebene Richtung genau zutrifft, wird nur übrig bleiben, diesen Ort als den im Seebuch genannten Ankerplatz anzunehmen.

Auch die Einfahrt in die Baie, sowohl wenn der Schiffer von Süden, als auch wenn er von Norden kommt, ist genau vorgeschrieben. Kommt er von Ile d'Yeu[1], so soll er in nordwestlicher Richtung fahren wegen der Klippen, die im Fahrwasser liegen, und soll der Ile du Pilier nicht näher kommen als auf zwölf Faden. Wenn der Schiffet von Belle-Ile[2] kommt, soll er ostsüdost halten. Will er dann in die Baie segeln, so soll er die Kirche, die an dem hohen Lande steht, holden an dat lant van der Colletten, und in den Graben von Prendi (= Prigny) hineinsegeln. Wenn er dann an dem sande Schit[3] vorbei ist, soll er in dat lant van der Colletten hineinfahren auf drei Faden.

Diese Angaben sind in mehrfacher Hinsicht interessant. Zunächst kann unter der kerke, die an dem hoghen lande stat, keine andere verstanden werden als die Kirche von Prigny. Sie ist die älteste der Gegend und diente, da sie auf einer Anhöhe stehend weithin sichtbar war, dem Schiffer als Richtzeichen. Sodann sehen wir, daß Prigny mit dem Meere durch einen schiffbaren Wasserarm verbunden war, der nach Süden in den Port du Collet mündete. (Siehe Karte I.) Dat lant van der Colletten, das nicht, wie Breusing meint[4], das Land westlich von Pornic ist, sondern südlich von Prigny liegt und noch heute le Collet heißt, war also eine wirkliche Insel[5] wie Bouin.

[1] Das Seebuch, Kap. IX, §§ 32—34.

[2] Das Seebuch, Kap. XIII, §§ 27—30.

[3] Den Sand Schit vermag ich nicht recht zu erklären, vielleicht ist es les Sables bei Prigny.

[4] Das Seebuch, S. XXXIII, A. 11.

[5] Vgl. Ch. M. de Sourdeval, Études physiques et historiques sur le littoral vendéen, compris entre St. Gilles-sur-Vie et Bourgneuf-

Auch hier haben Jahrhunderte das Ihre getan, der Gegend einen ganz anderen Charakter zu geben: Le Collet ist jetzt vollständig mit dem Festlande verbunden.

Die Fahrt nach der Baie ging wohl meist an der Küste entlang, da ja in der Regel der mittelalterliche Seemann aus Furcht, seinen Kurs zu verlieren, nahe am Lande blieb. Zwar wird die Fahrt von der Westküste Jütlands bis Flandern oder England, zumal bei günstigem Wetter, durchs offene Meer gegangen sein[1]; von da an aber blieb man nicht allzuweit von der Küste entfernt. Entweder schlug man nun den Weg entlang der nordfranzösischen Küste ein oder, was wegen des lebhaften Verkehrs mit England die Regel gewesen sein wird[2], man fuhr an dessen Südküste entlang. Von hier aus ging es dann in direkter Fahrt nach der Ile d'Ouessant und dem Cap Mathieu und weiter bis nach der Baie.

en-Retz, S. 6: Le Collet est un banc de gravier au fond de la baie de Bourgneuf . . . (Mémoires de la Société des Antiquaires de l'Ouest XXIX, 1864.)

[1] Vgl. Schäfer, Die Hansestädte, S. 199—200.

[2] Vgl. H. U. B. IV, 672, § 2; VIII, 84, § 31; H. R.[2] III, 530 u. 531; H. R.[3] II, 510, § 39; Kunze, Hanseakten aus England, i. d. H. G. Q. VI, Nr. 317.

II. Der Handel.

Die Baie mag in den Sommermonaten ein interessantes Bild geboten haben. So wenig Verkehr heute dort zu finden ist, so belebt dürfen wir uns die Gegend im Mittelalter vorstellen. Große Flotten verschiedener Nationen hielten sich bisweilen gleichzeitig dort auf, um den Ertrag der Gegend in ihre Heimat fortzuführen; 1542 waren z. B. 200 Schiffe auf der Reede von Bourgneuf versammelt.[1]

Als Hauptankerplätze werden wir uns den Dain und den Port du Collet mit dem nach Bourgneuf gehenden schiffbaren Meeresarm zu denken haben. Wir dürfen wohl annehmen, daß jede Nation einen besonderen Teil des Strandes besaß, wo sie ihre Waren lud. Als 1443 Holländer und Engländer in Streit gerieten, wurde entschieden, daß die Holländer bei Bouin, die Engländer aber bei Bourgneuf ans Land gehen sollten.[2]

Das Herbeischaffen der Waren geschah entweder vermittelst Wagen oder, was wahrscheinlicher ist, durch kleine Bote, die auf den unzähligen Kanälen, welche das Land durchschnitten, bequem den Verkehr zwischen den Schiffen und den Salzlagerplätzen aufrechterhalten konnten. Die weißen Salzhaufen, weithin dem Auge sichtbar, gaben wie noch heute der Gegend ihr eigentümliches Gepräge.

---

[1] Chevas, S. 158 (die Nachricht stammt aus dem Archiv der Familie Mourain).

[2] Siehe oben S. 2.

Ein genaueres Bild über den Verkehr an Ort und Stelle ist auf Grund des uns zu Gebote stehenden Materials nicht zu gewinnen.

Dagegen wissen wir genau, welche Waren der Kaufmann in der Baie lud.

Den wichtigsten Ausfuhrartikel bildete das grobkörnige Baiensalz. Die Niederdeutschen nannten es Bayesches, Bayes, Baygesz, Bages, Boyans solt, auch bloß Baie (Bayge)[1], die Franzosen sel gros de la Baie oder einfach sel de la Baie. Vielfach finden wir auch die Bezeichnung Potauwes-sout (= Poitou-Salz).[2] Das hier gebräuchliche Maß war das Zent oder Hundert, welches $7^1/_2$ hansischen Lasten gleich kam[3]; doch finde ich einmal das Hundert zu 7 Lasten angegeben.[4]

Ein anderer wichtiger Artikel war Poitou-Wein, der nach Pipen berechnet wurde. Bei den Hansen hieß er auch Bayswin oder bloß Poitou (Pentouw).[5] Dieser wuchs auf den Höhen, die sich von Bourgneuf bis Machecoul hinziehen und weiter im Innern des Landes. Daß man auch Orléans-Wein in der Baie kaufte, finde ich außer bei Hirsch[6] nirgends erwähnt. Es ist diese Annahme aber wenig wahrscheinlich, zumal für Orléans-Wein Nantes einen bequemen Stapelplatz bot.

Ein dritter Ausfuhrartikel war baiesches Kanevas, eine Art Segeltuch, das nach Zent (= 100 Ellen) gemessen wurde.[7] Ein ähnlicher Artikel war Kirsey, ein grobes, wollenes Zeug. Einmal finde ich Louwende (= Leinwand, namentlich die grobe zu Säcken) genannt.[8]

---

[1] Vgl. W. Stein, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg, Nr. 19, 21, 23, 25, 27, i. d. H. G. Bl. 1898. Dazu H. U. B. V, 1084; H. R.[1] III, 425 A § 1; H. U. B. VIII, 989, § 6; 1160, § 43; H. R.[3] VI, 281 D, 4.

[2] H. U. B. III, 499; IV, 672, § 2 und 806.

[3] Hirsch, S. 92. — [4] H. U. B. VIII, 380, § 5.

[5] H. U. B. VIII, 1160, §§ 30, 69; H. U. B. VIII, 84, § 31.

[6] Hirsch, S. 92.

[7] Hirsch, S. 92 und 256; H. R.[2] I, 381, §§ 88, 89, 98.

[8] H. U. B. VIII, 215, §§ 35 u. 37.

Neben diesen oft erwähnten Hauptartikeln Salz, Wein und Kanevas wird hin und wieder als Ausfuhrartikel Fisch angegeben. Angeführt finde ich einmal Lachs.[1] Vielleicht, daß man auch Lampreten in der Baie kaufen konnte[2], von denen wir wissen, daß sie sonst in Nantes geladen wurden.[3] Von anderen Waren werden noch genannt Öl und Seife.[4] Wenn hier und da auch Heringe auf Baienschiffen vorkommen[5], so wird anzunehmen sein, daß diese aus Deutschland ausgeführt wurden, um sie in der Baie zu verkaufen. Möglich ist auch, daß sie der Schiffsmannschaft zum Unterhalt dienten. Letzteres gilt sicher von Bier, das wir ebenfalls erwähnt finden.[6]

Zu diesen Handelsgegenständen, die direkt aus dem Lande bezogen wurden, kommt noch eine ganze Reihe anderer Artikel, die nicht dem Westen Frankreichs angehören, sondern Erzeugnisse des Südens sind. Es sind dies namentlich: Honig, Rosinen, Pfeffer, Früchte, Essig, Kork, Wachs, Feigen, Walnüsse, Zucker, Azoie und Pariskorn.[7] Die meisten dieser Waren wurden aus Lissabon bezogen.[8] Entweder holten sie die hansischen Kaufleute dort selber oder, was ebenso wahrscheinlich ist, Kaufleute aus Lissabon und der Bretagne brachten sie nach der Baie, wo sie dann von den Hansen verfrachtet wurden.

Wir sehen also, daß die Baie ein nicht unbedeutender Handelsplatz war, wo die Kaufleute des Südens ihre Waren zum Verkauf brachten. Die Baie bedeutete gewissermaßen für den Westen Frankreichs das, was die schonenschen Märkte für die

---

[1] H. U. B. VIII, 215, § 62: 1 Tonne Lachs = 2 Nob.

[2] Hirsch, S. 92.

[3] H. U. B. II, 324.

[4] H. U. B. III, 624; H. R.[1] II, 209, § 15; H. R.[1] V, 59, § 4.

[5] H. R.[2] II, 77.

[6] H. U. B. VIII, 215, § 62.

[7] H. U. B. VIII, 84, §§ 19, 23, 24; 215, § 47; 1160, §§ 30, 69. H. R.[2] I, 381, § 89; H. R.[3] II, 21; Hirsch, S. 92 und 244.

[8] Hirsch, S. 85.

nordischen Gegenden waren[1]: sie war für den Verkehr zwischen dem Süden und Norden Europas ein Stapel- und Umsatzplatz, nicht allein wichtig, weil man dort Salz und Wein holen konnte, sondern auch weil hier die Erzeugnisse des Südens bequem zu haben waren. Man darf dies nicht aus dem Auge lassen, um die Bedeutung der Baie als Verkehrszentrum recht zu verstehen und zu würdigen. Wir sehen hier eine Art Weltmarkt, wo der Süden und der Norden unseres Erdteils sich die Hand reichten und ihre Waren austauschten.

Der französische und portugiesische Kaufmann konnten hier die Erzeugnisse des deutschen und skandinavischen Nordens einhandeln. Wir dürfen annehmen, daß der hansische Kaufmann nicht ohne Fracht hierher kam. Das Privileg des Herzogs Franz von der Bretagne vom 16. Mai 1459 erwähnt ausdrücklich, daß die Hansen mit ihren Waren dort Handel zu treiben pflegten.[2] In der Tat hören wir wiederholt, daß hansische Schiffer mit Fracht nach der Baie fuhren, um dort die Güter zu veräußern.[3] Als Einfuhrartikel werden hauptsächlich genannt: Roggen, Asche, Pelzwerk, schonensche Heringe, Pech, Teer, Mehl, Wagenschoß.[4] 1490 gingen von Danzig nach der Baie 70 Last Roggen und 7 Last Asche.[5] 1439 sandten drei genueser Kaufleute aus Brügge ihren Handelsgenossen in der Baie ein mit Pelzwerk beladenes Schiff.[6] 1448 beklagten sich die vier Lede von Flandern, daß die Kaufleute von Brügge täglich viel Pelzwerk nach Nantes und Rochelle schickten.[7] Auch flämische Laken wurden häufig von der Baienflotte mitgenommen.[8]

---

1 Schäfer, Das Buch des lüb. Vogts auf Schonen, Einl. S. 64—66.
2 H. U. B. VIII, 796.
3 Vgl. Livl. Urkdb. IX, 718.
4 Sattler, Handelsrechnungen, S. 74.
5 Z. d. wpr. G. V. XXXIII, S. 34.
6 Hirsch, S. 92.
7 H. R.² VII, S. 811, § 6.
8 H. U. B. VIII, 324.

Bei der Wichtigkeit der Baie im Verkehrsleben der hansischen Welt ist es interessant zu sehen, welche rechtliche Stellung die Deutschen hier genossen. Das erste Privileg eines bretonischen Herzogs datiert, soweit bis jetzt bekannt ist, aus dem Jahre 1414; es ist an die Bürger von Kampen gerichtet.[1] Daß aber auch die übrigen hansischen Kaufleute nicht ohne Rechtsschutz waren, beweist ein Vorfall aus dem Jahre 1416. Ein portugiesisches Schiff, das ein lübischer Kaufmann gefrachtet hatte, wurde unter dem Vorwande, daß es nach England gehöre, bei Belle-Ile angehalten. Der Herzog verfügte jedoch Freilassung des Schiffes, als es sich herausstellte, daß der Frachtherr ein hansischer Kaufmann sei.[2] Das erste allgemeine Privileg, das, soweit wir wissen, ein bretonischer Herzog hansischen Kaufleuten erteilte, ist aus dem Jahre 1430; es bezog sich auf die Verkehrsfreiheit der Hansen in Nantes.[3] Dieses Privileg wurde 1433 auf das ganze Herzogtum ausgedehnt.[4] Daraus erfahren wir auch, daß schon vorher ähnliche bestanden; denn der Herzog sagt ausdrücklich: Ausquelz (nämlich den Kaufleuten der Hansestädte) de tous temps nous avons eu bonnes amitiéz, confédérations, mesmes les seurtéz et sauvegardes que paravant ces heures nous leur avions donnés par noz lettres soubz noz scelés etc. Da wir nun ferner bestimmt wissen, daß schon in früher Zeit für den Verkehr an der bretonischen Küste den fremden Schiffern sogenannte lettres de sauveté vom Herzog ausgestellt wurden[5], so dürfen wir wohl als sicher annehmen, daß die hansischen Kaufleute schon früh im Besitz weitgehender Rechte gewesen sind, zumal ihr Verkehr den Herzögen und deren

[1] H. U. B. V, 1123.
[2] Archives de Bretagne V, 1217 und 1218.
[3] Burmeister, S. 83.
[4] Archives de Bretagne VII, 2068.
[5] Pigeonneau, Histoire du commerce de la France I, S. 165.

Lehnsträgern große Vorteile brachte.[1] Daß es ihnen z. B. gestattet war, am Lande Waffen zu tragen, steht fest. Da aber der Verkehr im 15. Jahrhundert so außerordentlich zunahm, sodaß oft Hunderte von Seeleuten am Lande sich befanden, konnten natürlich Ausschreitungen nicht ausbleiben. So ist uns aus dem Jahre 1443 eine Schlägerei zwischen Holländern und Engländern bekannt.[2] 1452 verübten preußische Matrosen grobe Exzesse in Bourgneuf; sie plünderten das Haus eines angesehenen Kaufmanns, verstümmelten einen Barbier und töteten verschiedene Bürger.[3] Um solchen und ähnlichen Vorgängen vorzubeugen, wurde am 19. April 1458 ein Verbot gegen das Waffentragen am Lande erlassen.[4]

Von großer Wichtigkeit für die Entwicklung des Handels mußten natürlich die Zollsätze werden. Keineswegs war die Ausfuhr des Salzes zollfrei. Wie aber die Verhältnisse in Wirklichkeit lagen, läßt sich nicht mit vollständiger Sicherheit darlegen. Einmal wurden, wie es scheint, Ufer- und Ankergelder gezahlt, Zölle also, die auch sonst im Gebrauch waren und schon in der Merovingerzeit belegt sind.[5] Das Ufergeld (droit de rive = ripaticum) betrug 1 Denar pro Last, das Hafen- und Ankergeld (droit de port et ancrage = portaticum) 4 Denare für jedes Schiff. Außerdem scheinen noch der sogenannte „kleine Zoll" (petite coutume) = 10 Denaren für die Last Salz und der Zehnte (la dîme) gezahlt worden zu sein.[6]

Die Einnahme aus diesen Ausfuhrzöllen stand dem Herrn von Retz resp. dem von Thouars-Garnache zu, die jeder einen

---

[1] Vgl. das Privileg von 1433, wo dies hervorgehoben wird.

[2] Siehe oben S. 2.

[3] H. U. B. VIII, 129.

[4] H. U. B. VIII, 780 Einl.; Chevas, S. 22 berichtet es unter dem Jahre 1457.

[5] Waitz, Verfassungsgeschichte II³, 2, S. 303, 304.

[6] Luneau-Gallet, S. 57, 59, 60; Urkunde Nr. 5. Vgl. dazu Pigeonneau I, S. 96—98.

Teil der Insel Bouin in Besitz hatten.[1] In den Jahren, wo eine reiche Ausbeute eine große Schiffahrtsbewegung hervorrief, mußten sie ein bedeutendes Einkommen gewähren. Als dann im 15. Jahrhundert die Macht der Seigneurs durch die Königsgewalt gebrochen wurde, gingen die Zolleinkünfte an die Krone über. Ob die oben genannten Abgaben bestehen geblieben sind, kann aus Mangel an urkundlichem Material nicht entschieden werden. Doch gestattet eine Klage der Stadt Danzig bei Rochelle aus dem Jahre 1576 die Annahme, daß die Zölle im voraufgegangenen Jahre wesentlich erhöht worden waren.[2]

Mit diesen Ausfuhrzöllen nicht zu verwechseln ist die sog. gabelle oder Salzsteuer, eine Verbrauchssteuer, von der das ins Ausland gehende Salz direkt nicht betroffen wurde. Diese gabelle hat im 16. und 17. Jahrhundert mannigfache Änderungen erfahren[3], wodurch die Salzindustrie und daher auch der Salzhandel schweren Schaden litten.

Neben der Baie waren noch andere Plätze an der westfranzösischen Küste für den hansischen Verkehr von Wichtigkeit. Für den Salzhandel ist Brouage zu nennen, das 11 km südwestlich von Rochefort und 2 km vom Meere entfernt liegt. Dieser Ort wurde namentlich in der späteren Zeit viel besucht und hat die Baie allmählich überflügelt. Im 16. Jahrhundert war Brouage neben Rochelle, Nantes und Bordeaux der wichtigste und besuchteste Hafen an der Westküste.[4] Die Hansen

---

[1] Luneau-Gallet, Urk. Nr. 1, S. 229—230; Nr. 3, 4, 7, 12. Vgl. auch Paul Marchegay, Cartulaire des sires de Rays, Nantes 1857, Nr. 88 (Sonderabdruck aus der Revue des provinces de l'ouest, Jahrgang 3 und 4).

[2] Damus, Danzigs Beziehungen zu Frankreich, i. d. Z. d. wpr. G. V. V, S. 36, A. 1.

[3] Pigeonneau II, S. 117—122 und Naudé, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten, in den Acta Borussica, Getreidehandelspolitik I, S. 34.

[4] Pigeonneau II, S. 116.

nannten den Ort Brovase, Browasie, Borwasie, Barwase oder Bruwatze.[1] Brouage ist heute ein elendes Dorf, es zählt kaum 200 Einwohner. Während es im 16. Jahrhundert noch ungefähr 8000 ha Salinen besaß, gibt es deren heute höchstens 500[2], immer also noch mehr als bei Bourgneuf. Der Hafen war im Mittelalter den größten Schiffen zugänglich, jetzt ist er wie der von Bourgneuf vollständig versandet.

Der Hauptausfuhrartikel war Brouager Salz (barwadisch, borwaes, bruwais, burwasses solt), das in der Landschaft Saintonge und auf der gegenüberliegenden Insel Oléron gewonnen wurde, daneben Wein.[3] Brouage spielte eine ähnliche Rolle wie die Baie; es war Stapelplatz für Salz, Wein und die Waren des Südens. Das Salzmaß scheint mit dem der Baie nicht ganz übereingestimmt zu haben. 16 Hundert Brouager Salz waren gleich 28 Hundert baieschen Maßes[4]; also war das Brouager Hundert = 1$^3/_4$ baieschem Hundert.

Während die Baie und Brouage Hauptausfuhrhäfen für Salz waren, war Rochelle (Roszele, Rossele, Rosseel, Rotczelle) ein Hauptweinplatz. Hier wurden der Rocheller- (Rossels win)[5] und Poitou-Wein[6] geholt. Ferner lud man dort Salz, das wahrscheinlich von der gegenüberliegenden Insel Ré kam. Auch südländische Produkte wurden nach Rochelle gebracht und von den Hansen verschifft: Honig, Rosinen[7], Romanyen- und Malvasier-Wein.[8] Außerdem werden als Ausfuhrartikel noch genannt Leinwand und Tücher.[9]

---

[1] Hirsch, S. 94; H. U. B. VIII, 84, § 36; H. R.[3] II, 509, § 79; H. R.[2] I, 385, § 4.

[2] Charay de Franchimont, Notice sur le port de Brouage, Paris, imprimerie nationale.

[3] H. R.[3] II, 509, § 79; 510, § 18.

[4] H. R.[2] VII, S. 734, § 77.

[5] H. R.[2] VII, S. 730, § 41. — [6] Hirsch, S. 95.

[7] H. R.[2] VII, S. 730, § 41.

[8] Hirsch, S. 95. — [9] H. R.[3] II, 511, § 24; H. U. B. V, 480.

Neben Rochelle kommen für die Weinausfuhr noch in Betracht Saintes und St. Jean d'Angély. Gascogner Wein holte man in Bordeaux (Bordeus oder Bordewis).[1]

Der Verkehr in den westlichen Gewässern entbehrte nicht der gesetzlichen Grundlage. Schon früh, aus dem Jahre 1266, haben wir eine Aufzeichnung von Seerechten, denen die Insel Oléron, wahrscheinlich weil sie damals der wichtigste Handelsplatz der Westküste war, den Namen gegeben hat. Diese rôles d'Oléron[2] waren zunächst bestimmt für die Westküste Frankreichs, namentlich werden genannt Bordeaux, Rochelle und die Küste der Bretagne; aber sie erlangten auch Gültigkeit in England, den Niederlanden und den Hansestädten.

Gehen wir den Bestimmungen im einzelnen nach, so finden wir, daß sie genaue Anweisungen geben über die Rechte und Pflichten der Schiffer und Kaufherrn, der Matrosen und Lotsen. Eingehend wird vor allem gehandelt über den Gebrauch des Strandrechts. Es war ja Sitte, daß die Waren, welche das Meer ans Land spülte, dem Landesherrn gehörten. Daß mit diesem Rechte mancher Mißbrauch getrieben wurde, ist klar und oft gerügt worden.[3] Schon 1236 hatte Heinrich III. von England Verfügungen erlassen über die Handhabung des Strandrechts an den Küsten von Poitou, der Gascogne und der Insel Oléron,[4] wodurch das Schicksal der Schiffbrüchigen wesentlich gemildert wurde. Nur wenn keiner von der Besatzung übrig blieb, sollten die Güter dem König verfallen. Ähnliche Bestimmungen enthalten die rôles d'Oléron: Wer wider den Willen der Schiffbrüchigen etwas nimmt, soll exkommuniziert und wie ein Räuber bestraft werden. Die gestrandeten Waren verbleiben

---

[1] Kunze, Hanseakten aus England, Nr. 60; Hirsch, S. 95.
[2] Pardessus, Collection des lois maritimes I.
[3] Schäfer, Die Hansestädte, S. 197.
[4] H. U. B. I, 292, A. 1.

dem Eigentümer. Wenn die ganze Schiffsmannschaft zu Grunde geht, sollen die Güter ein Jahr lang unter der Obhut des Landesherrn bleiben; meldet sich nach Ablauf dieses Zeitraums der Besitzer nicht, so soll das Gut verkauft und das gewonnene Geld zu wohltätigen Zwecken verwendet werden.

Natürlich konnten die Bestimmungen, wie sie in den rôles d'Oléron niedergelegt sind, einem entwickelteren Verkehr bald nicht mehr genügen. Auf den Hansetagen sehen wir denn auch wiederholt die Städte über seerechtliche Verhältnisse verhandeln. Für die Baienfahrt kommt hauptsächlich ein Beschluß in Betracht, der am 2. Juli 1401 in Lübeck gefaßt wurde und die Winterfahrt zwischen Martini und Lichtmeß untersagte.[1] Nur wenn der Schiffer vor dem 11. November eine volle Ladung Bier oder Heringe eingenommen hat, darf er noch später nach seinem Bestimmungsort fahren. (Beschluß vom 22. April 1403.)[2] Der Anfangstermin der Schiffahrt wurde Ende 1403 auf den 22. Februar hinausgeschoben.[3] Diese Bestimmungen über die Winterfahrt erfuhren für den Westverkehr eine Erweiterung. Es wurde gestattet, aus dem Swin und aus England zur Winterzeit westwärts zu fahren, und ebenso durften die Schiffe, die aus dem Westen von nod wegen in den Swin kamen, nach oder vor dem festgesetzten Termin ostwärts weiterfahren, wenn sie dort ihre Ladung nicht veränderten. (Beschlüsse vom 8. April 1404 und 12. März 1405.)[4] Diese Ausnahmen erwiesen sich als notwendig, um vor der Konkurrenz der Nichthansen, namentlich der Holländer, die ja im Baienverkehr allmählich eine große Rolle spielten, bestehen zu können.

Die Fahrten nach der Baie wurden wohl fast ausnahmslos in Flotten unternommen;[5] sie hießen Baienflotten und die

[1] H. R.[1] V, 23, § 5. — [2] H. R.[1] V, 128, § 2.
[3] H. R.[1] V, 158, § 2, Nr. 3. — [4] H. R.[1] V, 185, § 9; 225, § 7[2].
[5] Vgl. Stieda, Schiffahrtsregister, i. d. H. G. Bl., 1884; Lüb. Urkdb. VIII, 62, 65.

Schiffer Baienfahrer (Baivars). Dieses Zusammenfahren der Schiffe war unbedingt erforderlich, um den Gefahren, die auf der weiten Reise und namentlich in Kriegszeiten allenthalben drohten, besser begegnen zu können. Es scheint, daß alle Flotten, die aus dem Westen Frankreichs kamen, gemeinhin den Namen Baienflotten trugen. Es erklärt sich das daraus, daß die Schiffe, die weiter nach Süden fuhren, auf der Rückreise sich mit den Schiffen in der Baie vereinigten, um zusammen die Heimfahrt anzutreten. Aus dieser Tatsache versteht man, daß lange die Meinung vorherrschen konnte, daß die Baie nichts anderes sei als die Baie von Biskaya.

Wie man selten allein nach jenen westfranzösischen Salzplätzen fuhr, so segelte man wohl auch nie ohne hinreichenden Schutz. Die Handelsschiffe in diesem Verkehr waren gutgebaute, starke Fahrzeuge, wohlbemannt und -ausgerüstet, die, wo es Not tat, einen feindlichen Angriff aufnehmen konnten. In der Regel werden, besonders bei großen Flotten, auch Kriegsschiffe, sogenannte Friedenskoggen, mitgefahren sein.[1]

Um das Interesse des Schiffsvolks an der Erhaltung des Schiffes zu gewinnen, erhielt jeder, Schiffer sowohl wie Bootsmann, das Recht, eine bestimmte Menge Waren für sich zu laden.[2] Dieses Freigut, voringhe genannt, bestand bei den Baienfahrten aus einem Anteil Salz.

Mit großer Besorgnis sah man in den Hansestädten stets der Ankunft der Baienschiffe entgegen.[3] Größer als heutzutage waren die Gefahren, die dem Kaufmann und seinen Waren drohten. Zu den tückischen Elementen gesellte sich in jenen Zeiten die große Schar von Piraten aller Nationen, die auch

[1] Vgl. Hirsch, S. 266.

[2] Vgl. Schäfer, Die Hansestädte, S. 197.

[3] Vgl. Stein, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg, i. d. H. G. Bl. 1898.

in friedlichen Tagen nie ganz vom Meere verschwanden. Dazu konnte der Kaufherr nie sicher sein, ob seine Schiffer aus Gewinnsucht nicht anderswo seine Waren löschten. Zwar standen auf solch treuloses Verhalten die strengsten Strafen; aber Ausreden gab es immer und von nodsaken wegen in einen fremden Hafen einfahren, konnte nicht gestraft werden.[1] In den meisten Frachtkontrakten, die wir besitzen, sind Bestimmungen dafür getroffen, wenn der Schiffer absichtlich oder gezwungen nicht an seinem Bestimmungsort, sondern etwa in Flandern oder England lösche.[2]

Da unser Versicherungswesen dem hansischen Verkehr des Mittelalters noch völlig unbekannt war, suchte man sich gegen alle Zufälligkeiten zu decken, indem man seine Waren nie auf einem Schiff verfrachtete. Daß eine größere Salzladung einem einzigen Eigentümer gehört hätte, ist wohl kaum vorgekommen. Der Kaufmann verteilte seine Waren auf mehrere Schiffe.[3]

Der hansische Kaufherr war auch stets ein tüchtiger Seefahrer. Da die Geschäfte damals fast ausschließlich persönlich gemacht werden mußten, so ließ er seine Schiffe selten allein fahren, sondern er zog mit über „See und Sand". Kaufmann und Schiffer waren eben noch nicht so scharf getrennte Begriffe wie heutzutage. Es gab keinen Schiffer, der an der Ladung des Schiffes oder am Schiffe selbst nicht auch als Besitzer beteiligt gewesen wäre.

War so der damalige Handel fast ausschließlich Properhandel, so finden sich doch auch Spuren von Kommissionsgeschäften und das namentlich im Baienhandel. Der Ausgangspunkt des Kommissionshandels liegt ja im Handel über See, in der Notwendigkeit, sich beim Handelsbetrieb am fremden

---

[1] Pauli, Lüb. Zustände im Mittelalter III, Urk. Nr. 242.
[2] Lüb. Urkdb. VII, 729; VIII, 62.
[3] Vgl. H. U. B. VIII, 215, § 37.

Ort vertreten zu lassen. Solche Vertreter, die dem Kaufmann auch in seiner Abwesenheit Handelsgeschäfte ermöglichten, nannte man Lieger; modern ausgedrückt sind es Faktoren oder Kommissionäre.

Diese Lieger spielten eine große Rolle im Baienhandel. Sie erscheinen als Aufkäufer des Salzes und als Zwischenhändler mit demselben. Natürlich unterlag das Salz bei dieser Art des Vertriebes nicht selten einer bedeutenden Preissteigerung. Wir begegnen Klagen auf hansischen Tagfahrten, daß durch diese Lieger dat solt deme gemenen manne in der Baie vorduret wert. Ja man beklagte sich sogar, daß das richtige Maß nicht geliefert werde[1] — Dinge, wie sie eben beim Zwischenhandel leicht vorkommen können.

Noch eine andere interessante Erscheinung bietet uns der Baienhandel. Wenn auch im hansischen Verkehr fast durchweg der echte, wahre Handel herrschte, der nur umsetzt, was vor Augen ist[2], so fehlte es doch keineswegs an Geschäften, bei denen die Spekulation eine Rolle spielte. Die Lieferungsgeschäfte (Termingeschäfte), die im heutigen Verkehr eine so große Wichtigkeit erlangt haben, waren schon im hansischen Baienhandel im Gebrauch. Eine Urkunde vom 9. Februar 1425 belegt das deutlich[3]: Hansische Kaufleute hatten sieben Schiffer aus Zierikſee und Westenschouwen in Dienst genommen, um aus der Baie Salz nach Reval zu holen. Als die beiden Städte ihren Schiffern die Fahrt nicht gestatten wollten, erklärten die Kaufleute, die Schiffer von dem Vertrag nicht entbinden zu können, da das Salz in der Baie bereits gekauft sei und auf Ostern geliefert werde.

Über die Preise der Waren sind wir genau unterrichtet.

---

[1] H. R.[2] II, 705.
[2] Schäfer, Die Hansestädte, S. 205.
[3] H. R.[1] VII, 795; Livl. Urkdb. VII, 242.

Das Salz weist in den verschiedenen Jahren erhebliche Schwankungen auf. Die von Hirsch in seiner Handelsgeschichte berechneten Preise lassen sich auf Grund neuerer Nachrichten noch ergänzen.

I. Preise des Salzes.[1]

1. In der Baie.

Es kostet

1 Last . . 1427 = { 10 M. pr. / $10^{2}/_{5}$ M. pr. / 11 M. 2 Scot. / 13 M. 8 Scot.[2] }

1436 = 9 M. 9 Scot.[3]

1438 = 21 M. 8 Scot.[4]

1440 = 12 M. pr.[5]

1452 = { 2,96 M. pr. / 2 M. pr.[6] }

---

[1] Die Preise für 1 Last sind in preußischem Gelde angegeben, außer für Flandern und in wenigen Fällen, wo der Wert des fremden Geldes in preußischer Münze nicht bekannt war. Zur Umrechnung fremden Geldes in preußisches habe ich hauptsächlich die Angaben bei Hirsch benutzt, dann die bei Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, S. XI und XII und bei Sattler, Handelsrechnungen, S. XXXIX ff.

[2] H. R. [2] I, 381, S. 289/290. 3 Hundert kosten nämlich 225 M. pr., das Hundert also 75 M., die Last, deren $7^{1}/_{2}$ auf das Hundert gehen, demnach 10 M. pr. Auf diese Weise läßt sich die Last leicht auch aus den übrigen Angaben berechnen: 2 Hund. = 156 M., 8 Hund. = 665 M., 3 Hund. = 300 M.

[3] Lüb. Urkdb. VII, 671. Hier ist der Preis für 1 Last in rigischem Gelde (= 11 M. 1 Ferding) angegeben. Da nach Hirsch, S. 243, in diesem Jahre die rigische Mark = 20 pr. Scot war, läßt sich der oben angegebene Preis leicht finden. — [4] Hirsch S. 258.

[5] Hirsch, S. 258. — 1449 wird die Last in einem lübischen Schadenverzeichnis mit 25 M. lüb., resp. $11^{1}/_{3}$ M. lüb. berechnet (H. U. B. VIII, 380, § 5 und 215, § 56).

[6] H. U. B. VIII, 215, § 69. 10 Hund. kosten nämlich 31 Pf. 8 Schill. vläm., 6 Hund. = 12 Pf. 16 Schill. vläm. Da nach Hirsch, S. 243, in diesem Jahre das vlämische Pfund = $7^{1}/_{12}$ M. pr. war, läßt sich der obige Preis leicht ermitteln.

1454 = $2\,^7/_{15}$ M. pr.[1]
1455 = 15 M. 1 Ferd.[2]

2. In Brouage.

1438 = 36 M. pr.[3]
1439 = { rund 22 M. pr. / 56 M. pr.[4] }
1449 = 14 M. pr.[5]

3. In Rochelle.

1438 = 24 M. pr.[6]

4. In Flandern (Brügge und Swin).

1411 = $1\,^3/_5$ Pf. vl.[7]
1423 = $1\,^{11}/_{15}$ Pf. vl.[8]

---

[1] H. U. B. VIII, 1160, § 14: 2 Hund. = 37 M. pr.

[2] H. U. B. VIII, 1160, § 43.

[3] H. U. B. VIII, 84, § 65: 1 wage Salz kostet 5 engl. Nobel; nun sind 5 Hund. Brouager Salz = 92 wege, 1 Hund. also = 18 wege. Folglich kosten 18 wege (oder 1 Hund.) = 18 × 5 Nob. = 90 Nob., die Last also 12 Nob. = 36 M. pr. (Vgl. Hirsch, S. 242.)

[4] H. R.[2] VII, S. 734, § 84: 3 Hund. Brouager Salz = 165 Nob., 1 Hund. also 55 Nob.; rechnen wir die Nobel zu 3 M. pr., so erhalten wir für die Last 22 M. pr. — H. R.[2] VII, S. 734, § 77: 2 Hund. Salz = 40 wege, 1 Hund. also = 20 wege. 1 wage kostet 7 Nob., 20 wege (oder 1 Hundert) also 140 Nob. = 420 M. pr., die Last demnach 56 M. pr.

[5] Hirsch, S. 258. — Im Jahre 1488 kostet das Hundert $23\,^1/_2$ Kronen, 1489 24 Pf. vläm. (H. R.[3] II, 510, § 34; 509, § 29.) Leider ist der Wert dieser Münzen in preuß. Gelde für diese Jahre unbekannt.

[6] Hirsch, S. 258.

[7] H. R.[2] I, 385, § 4: Das Hundert = 12 Pf. vl. Rechnen wir das Pf. vl. zu rund $3\,^1/_2$ M. pr. (vgl. Sattler, Handelsrechn., S. XXXIX), so ergibt sich als Preis für die Last $5\,^3/_5$ M. pr.

[8] Livl. Urkdb. V, 2703: Das Hund. = 13 Pf. vl. Da nach Hirsch, S. 243, in diesem Jahre 1 Pf. vl. = $6\,^1/_{12}$ M. pr. war, ergibt sich als Preis für die Last $10\,^1/_2$ M. pr.

1429 = $1^{11}/_{50}$ Pf. vl.[1]
1440 = $2^{14}/_{15}$ Pf. vl.[2]
1449 = $1^{13}/_{15}$ Pf. vl.[3]
in Seeland 1408 = $1^{7}/_{10}$ Pf. vl.[4]

5. In England.

1407 = 31 M. 6 Sc.[5]

6. In Preußen (Danzig).

1399 = 8 M. pr.[6]
1404 = 16 M. pr.[7]
1410 = 3 M. 3 Ferd.[8]
1422 } = 23 M. pr.[9]
1423 }
1427 = 120 M. pr.[10]
fiel auf = 24 resp. 18 M. pr.
1428 = 120 M. pr.[11]
fiel auf = 24 M. pr.

---

[1] Sattler, Handelsrechn., S. 498: Das Hundert = 9 Pf. 3 Schill. Nach Hirsch, S. 243, galt 1 Pf. vl. in diesem Jahre = $5^{3}/_{4}$ M. pr., also kostete die Last in preuß. Gelde rund 7 M.

[2] Hirsch, S. 258: 1 Last = 22 M. pr. 1 Pf. vl. galt in diesem Jahre $7^{1}/_{2}$ M. pr. (Hirsch, S. 243).

[3] H. U. B. VIII, 84, § 23: 1 Hund. = 14 Pf. vl. 1 Pf. vl. galt 8 M. pr. (Hirsch, S. 243), also kostete 1 Last in pr. Gelde 15 M.

[4] H. U. B. V, 894: 1 Hund. = 12 Pf. 15 Schill. Der Wert des vl. Pf. in preuß. Gelde ist für dieses Jahr nicht bekannt.

[5] Hirsch, S. 258.

[6] Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, i. d. H. G. Q. V., S. CXVII.

[7] Hirsch, S. 258.

[8] Sattler, Handelsrechnungen, S. 55.

[9] Hirsch, S. 258.

[10] Hirsch, S. 258; Scr. rer. Pruss. III, Forts. d. Thorner Annalisten, S. 398.

[11] Scr. rer. Pruss. V, Bernt Stegmanns hans. Chronik, S. 495. Hirsch gibt den Preis auf 14 M. an.

	1433 =	12 M. 16 Sc. 14 M. 2 Sc. 18 M. 6 Sc. 19 M. 6 Sc.[1]
	1434 =	13 M. 12 Sc. 14 M. 21 Sc. 15 M. 6 Sc.[1]
	1435 =	15 M. pr.[1]
	1436 =	13 M. 8 Sc. 21 M. 12 Sc.[1]
	1439 =	27 M. pr.[1]
	1442 =	15 M. 6 Sc. 12 M. pr.[1]
	1443 =	12 M. pr. 4 M. pr.[1]
	1444 =	13 M. pr.[1]
	1448 =	12 M. pr.[1]
	1450 =	15 M. 6 Sc. 16 M. 12 Sc.[2]
	1452 =	12 M. 2 Sc.[2]
	1453 =	11 M. 12 Sc.[2]
in Königsberg	1460 =	78 M. pr.
in Königsberg	1461 =	90 M. pr.
	reſp. =	80—90 M. pr.[3]
	1470 =	$6^1/_2$ M. pr.[4]
	1485 =	40 M. pr.[5]
	1486 =	40 M. pr.[6]

[1] Hirſch, S. 258.
[2] Hirſch, S. 259.
[3] Stein, Handelsbriefe, Nr. 21 u. 24.
[4] Weinreichs Danziger Chronik, hg. v. Hirſch und Voßberg, S. 9.
[5] Weinreich, S. 39.
[6] Weinreich, S. 45.

7. In Livland (Reval).

1373 = $5^7/_9$ M. pr.[1]
1378 = $6^2/_9$ M. pr.[2]
1379 = $6^2/_9$ M. pr.[2]
1381 = $6^2/_9$ M. pr.[2]
1382 = $6^2/_9$ M. pr.[2]
1383 = rund 6 M. pr.[3]
1384 = $6^2/_9$ M. pr.[4]
1394 = $5^1/_3$ M. pr.(?)[5]
nach Reval 1438 = 32 M. pr.[6]
in Riga 1458 = { 30 M. pr. vor / 20—22 M. pr. nach } Ankunft der Baienflotte.[7]

8. Auf Gotland.

1445 = 32 M. pr.[8]

9. In Kopenhagen.

1462 = $20^1/_2$ M. lüb.[9]

II. Preise des Weins.

Es kostet
1 Faß Bord.-Wein 1375 = $18^1/_3$—20 M. pr.[10]

---

[1] Stieda, Revaler Zollbücher, S. CXVII: 1 Hund. = 13 Pf. vl. = 65 M. lüb.; das Münzenverzeichnis, S. XII, setzt 1 M. pr. = $1^1/_2$ M. lüb.
[2] Stieda, S. LVIII: 1 Hund. = 14 Pf. vl. = 70 M. lüb.; $1^1/_2$ M. lüb. = 1 M pr., Münzenverzeichnis, S. XII.
[3] Stieda, S. LIX: 1 Hund. = rund 70 M. lüb.; $1^1/_2$ M. lüb. = 1 M. pr.
[4] Stieda, S. LIX: 1 Hund. = 70 M. lüb.; $1^1/_2$ M. lüb. = 1 M. pr.
[5] Stieda, S. CXVII: 1 Hund. = 15 Pf. vl. = 60 M. lüb.
[6] Hirsch, S. 258.
[7] Stein, Handelsbriefe, Nr. 3, 10, 14, 15, 16.
[8] Hirsch, S. 258.
[9] Lüb. Urkdb. X, 283.
[10] H. R[1] III. 202, § 1: 1 Faß = 11—12 M. engl. 1 M. engl. ist im 14. Jahrh. = 40 lüb. Schill. = $1^2/_3$ M. pr. (Vgl. Stieda, Revaler Zollbücher, S. XII.)

1 Faß Poitou-Wein 1402 = rund 9 M. pr.[1]

1 Pipe Roch. Wein 1436 = $27^1/_2$ M. pr.[2]

1 Faß Roch. Wein 1436 = 28 M. 18 Sc. — 41 M. 6 Sc.[3]

1443 = 38 M. (?)[4]

1 Pipe Nanter Wein = { rund 60 M. pr. (?)
rund 21 M. pr. (?)[5].

1 Pipe Wein in der Baienflotte 1449 = 40 M. pr.[6]

1 Pipe Poitou-Wein 1453 = 15 M. pr.[7]

1 Faß Wein aus Brouage 1485 = 4 Pf. vl.[8]

III. Preise des Kanevas.

1 Hundert . . 1439 = 18 M. pr.[9]

1452 = 20 M. lüb.[10]

1453 = rund 11 M. pr.[11]

---

[1] Kunze, Hanseakten, 317, § 8: 92 Faß = 816 Nob. 1 Nob. galt Anfang des 15. Jahrh. = $21^1/_2$—27 pr. Scot. (S. Sattler, Handelsrechn., S. XL.)

[2] H. R.[2] VII, S. 733, § 72: 40 Pipen = 300 Nob. 1 Nob. galt 1436 = $3^2/_3$ M. pr. (Hirsch, S. 242.)

[3] H. U. B. VIII, 84, § 50: 15 Faß = 75 Pf. vl. 1 Pf. vl. schwankte 1436 zwischen 5 M. 18 Sc. und 8 M. 6 Sc. (Vgl. Hirsch, S. 243.)

[4] H. R.[2] VII, S. 735, § 93: 90 Faß = 1140 Nob. Die Nob. ist zu 3 M. pr. angenommen; vgl. Hirsch, S. 242.

[5] H. R.[2] VII, S, 735, § 96 und 97: $44^1/_2$ Pipen = 911 Nob., $136^1/_2$ Pipen = 958 Nob. Auch hier ist die Nob. zu 3 M. pr. angenommen.

[6] H. U. B. VIII, 215, § 67: 1 Pipe = 5 Pf. vl. 1 Pf. vl. galt um diese Zeit 8 M. pr.; vgl. Hirsch, S. 243.

[7] H. U. B. VIII, 1160, § 69.

[8] H. R.[3] II, 509, § 79. Leider ist der Wert des vl. Pf. in preuß. Münze für dieses Jahr nicht bekannt.

[9] H. R.[2] VII, S. 734, § 79: 1 Hundert = 6 Nob. 1 engl. Nob. galt um diese Zeit 3 M. pr.; vgl. Hirsch, S. 242.

[10] H. U. B. VIII, 215, § 25.

[11] H. U. B. VIII, 1160, § 68: $3^1/_2$ Hundert baiesches Kanevas = 800 pr. Ellen. 1 Hundert also rund 228 Ellen. 100 pr. Ellen kosten 5 M., demnach kostet 1 Hundert rund 11 M.

Auch über die Preise und Größe der Schiffe lassen sich einige Zahlen aufstellen. Als die eigentlichen Seeschiffe galten die Koggen, wozu man namentlich die Holke rechnete. Die Holke waren die eigentlich großen und schweren Schiffe. 1438 befanden sich in der Baienflotte Holke im Werte von 750, 900, 1500, 1875, 2225 M.[1] 1403 kostete ein mit Baiensalz beladenes Schiff 1114 Nob., andere standen im Werte von 2445, 2600, 1869 Nob.[2] 1449 waren in der Baienflotte Holke im Preise von 2400 und 1400 M.[3] Neben den Holken werden auch Kreyer im Baienverkehr genannt. Diese waren bedeutend kleiner als die Holke. 1438 werden einige, die an der Baienfahrt teilnehmen, abgeschätzt auf 375 und 638 M.[4] 1411 wird ein Kreyer erwähnt, der 12 Hundert (= 90 Last) Salz an Bord hatte.[5] Noch eine dritte Art von Schiffen begegnet uns auf den Fahrten nach Westfrankreich: Busen, die sonst nur zum Heringsfang benutzt wurden. Eine solche kam 1449 von Bordeaux.[6]

Die mittelalterlichen Schiffe waren natürlich bedeutend kleiner als die unserer Zeit. Die Durchschnittsgröße der hansischen mag im 14. Jahrhundert 50 Lasten betragen haben. Im 15. Jahrhundert, wo der Verkehr mächtig wuchs, wurden weit größere gebaut. Bei den Baienfahrten finden wir ganz ansehnliche Fahrzeuge, solche von 150 Lasten und darüber kommen vor. 1488 werden zwei Schiffe von über 150 Lasten erwähnt.[7] 1438 luden die größten Baienschiffe außer einer beträchtlichen Quantität anderer Waren 150—180 Last Salz.[8] Ein Holk hatte 24 Hundert Salz an Bord, macht 180 Last.[9] 1439 hatte

[1] Hirsch, S. 264.
[2] Kunze, Hanseakten, 317, §§ 11, 12, 13, 18.
[3] H. U. B. VIII, 84, § 23 u. 24. — [4] Hirsch, S. 264.
[5] H. U. B. VIII, 215, § 65. — [6] H. U. B. VIII, 84, § 11.
[7] H. R.³ II, 251. — [8] Hirsch, S. 264.
[9] H. U. B. VIII, 61.

ein Schiff sogar 28 Hundert Salz (= 210 Last) geladen.[1] 1449 befanden sich in einem Schiff 18 Hundert Lissaboner Salz (= 144 Last) und 1½ Hundert baiesches Salz (= rund 11 Last), dazu eine Menge anderer Waren.[2] Ein Schiff im Werte von 2000 M. lüb. lud 22 Hundert Salz (= 165 Last).[3] Schiffe von 100—150 Last sind keine Seltenheit im Verkehr mit der Baie.

Die Namen der Schiffe wurden gewöhnlich von den Heiligen entlehnt. Wir finden unter den Baienschiffen folgende ausdrücklich genannt: Mariencogge von Lübeck, Marienknecht von Middelburg, Marienschiff von Greifswald, Marienknecht von Danzig, Christoffer von Bremen, Jorgen und andere. Eins der berühmtesten Schiffe von Danzig war die große Karavelle „Peter von Danzig", früher ein französisches Handelsschiff mit dem Namen „Peter von Rochelle".[4]

Die Reederei ernährte zahlreiche Kaufleute in den Hansestädten. Selten besitzt der Kaufmann ein Schiff allein, in der Regel gehört dasselbe einer Genossenschaft. Solche von 16 Partnern kommen vor. Auch der Schiffer hat gewöhnlich einen Anteil am Schiff. Wird der Schiffer zu einer Fahrt nach der Baie geheuert, so erhält er in der Regel schon im voraus seine Fracht ausbezahlt, gegen das Versprechen jedoch, wenn keine Flotte ausgerüstet werde, das Geld zurückzuzahlen.[5]

Die Frachtsätze waren wegen der großen Gefahren, denen ein Schiff ausgesetzt war, sehr hoch und warfen einen reichen Gewinn ab. 1438 gewann ein Schiff, das 1400 M. kostete, ebensoviel an Fracht für eine einzige Fahrt aus der Baie nach Danzig.[6] Hirsch erwähnt[7], daß 1439 eine Last Baien-

[1] H. R.² VII, S. 734, § 77.
[2] H. U. B. VIII, 84, § 23. — [3] H. U. B. VIII, 215, § 29.
[4] Weinreichs Chronik, S. 1, A. 3.
[5] Vgl. Lüb. Urkdb. VIII, 62; Pauli, Lüb. Zustände III, Urk. Nr. 111.
[6] Hirsch, S. 267. — [7] Hirsch, S. 268.

salz von der Baie nach Seeland 1 M. Fracht kostete. Doch sind die Preise in der Regel viel höher. Vergleichen wir sie mit den Warenpreisen, so sehen wir, daß die Fracht für eine Last Salz beinahe ebensoviel kostete wie die Last selbst. 1428 kostete eine Last Baiensalz von Brügge bis nach Preußen an Fracht 8 M.[1] 1429 finde ich 4 M. als Fracht für die Last Baiensalz von Brügge bis Danzig angegeben.[2] 1442 kostete eine Last von der Baie bis Reval an Fracht 14 M. rig.[3] (= $9^1/_3$ M. pr.), 1438 20 M. rig. (= $13^1/_3$ M. pr.)[4], das Hundert von der Baie nach Sluis 12 Pf. vl. (die Last also $11^1/_5$ M. pr.)[4], 1449 die Last von der Baie nach Lübeck 13 M. lüb.[5], 1462 die Last von der Baie nach Reval 12 M. rig. 1 fr.[6]

Die Hauptbestimmungsländer für das Baiensalz waren England, die Niederlande, Deutschland und die Ostseegebiete.

Sehr früh sind die Engländer an dem Handel beteiligt. Solange sie noch Herren der westfranzösischen Küstengebiete waren, holten sie die Waren selber. Aber die Kriege, die sie um den Besitz jener Länder mit Frankreich zu führen hatten, brachten das Land wirtschaftlich herunter und störten den Handel. So kam es, daß andere Nationen auf den westfranzösischen Märkten allmählich heimisch wurden. Namentlich waren es die hansischen Kaufleute, die es verstanden, im westfranzösischen Verkehr sich ein entschiedenes Übergewicht zu erringen. Sie haben, indem sie die jeweilige politische Lage geschickt ausnutzten, aus dem Zwischenhandel Frankreichs und Englands ganz erheblichen Gewinn gezogen und England in wirtschaftliche Abhängigkeit von sich gebracht. Vom 13.—16. Jahrhundert hat diese hansische Vormachtstellung gedauert, obwohl es die Engländer nicht an Versuchen haben fehlen lassen, die Handelsvor-

---

[1] Sattler, Handelsrechnungen, S. 493. — [2] Sattler, S. 498.
[3] Lüb. Urkdb. VIII, 62. — [4] H. U. B. VIII, 61.
[5] H. U. B. VIII, 215, § 29. — [6] Lüb. Urkdb. X, 283.

herrschaft der Hansen zu brechen. In keinem Volke ist so früh ein nationaler wirtschaftlicher Wille erwacht wie bei den Angelsachsen.[1] Daß englische Unternehmungslust nicht vor geschriebenen Urkunden und Statuten Halt zu machen gesonnen war, zeigte sich schon 1461, als Eduard IV. eine Art Navigationsakte erließ und den hansischen Zwischenhandel zwischen England und der Baie untersagte.[2] Aber trotzdem haben die Hansen den Handel nicht aus der Hand gegeben, noch in der Mitte des 16. Jahrhunderts brachten sie westfranzösische Waren auf den englischen Markt.[3]

Von den deutschen Kaufleuten sind am frühesten Lübecker und Hamburger in der Baie zu finden. Hamburg scheint im 13. Jahrhundert ein Hauptstapelplatz für Baiensalz gewesen zu sein. Von hier aus wurde das Salz die Elbe hinauf geführt nach Braunschweig, Magdeburg, Brandenburg und Meißen.[4] Auch den Rhein hinauf kamen französisches Salz und französische Weine.[5]

Die preußischen und livländischen Städte beteiligten sich erst seit der Mitte des 14. Jahrhunderts an dem Baiensalzgeschäft. An der Spitze stand Danzig, daneben Reval. Die wendischen Städte traten vor ihnen zurück; erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts finden wir wieder lübische Kaufleute zahlreicher unter den Baienfahrern. Immerhin bleiben die preußischen und livländischen Städte an erster Stelle.

Die große Verbreitung des Baiensalzes tat dem Lüneburger Salz gewaltigen Abbruch. Der Lüneburger Handel ging beständig zurück. Wir haben Klagen Lüneburgs aus den Jahren

---

[1] Schäfer, Deutschland zur See, S. 19.

[2] H. R.[2] V, 147.

[3] Kölner Inventar I, S. 389, Schreiben des Londoner Kontors an Köln vom 10. April 1555.

[4] H. U. B. I, 573, S. 204.

[5] H. U. B. III, 545, §§ 35, 36, 50.

1405 und 1407, infolgedessen der Herzog von Braunschweig-Lüneburg die Durchfuhr fremden Salzes durch seine Herrschaft verbot.[1] 1470 bediente man sich sogar der Hülfe des Dänenkönigs, um die Konkurrenz des Baiensalzes zu brechen. König Christian I. untersagte den Holländern mit Baiensalz durch den Sund zu fahren.[2]

Von Danzig aus wurde das Baiensalz in das preußische Hinterland und nach Polen ausgeführt. Besonders nach Litauen trieben die Danziger einen blühenden Salzhandel, den sie fast ausschließlich in ihre Hand brachten.[3] Den Norden Litauens beherrschten allerdings die Rigaer Kaufleute; sie fuhren die Düna hinauf und hatten in Polozk einen wichtigen Stapelplatz.[4] Neben den Landstraßen benutzte man von Danzig aus vor allem die Memel, um in das Innere des Landes zu gelangen. Der Hauptthandelsplatz war Kauen (Kowno).[5] Von hier aus gingen wichtige Straßen weiter ins innere Litauen und nach Rußland.

Der Salzhandel brachte hier den größten Gewinn, weil der Artikel damals in Litauen gänzlich fehlte. Die Stadt Kauen übte über alles aus Preußen kommende Salz ein unbedingtes Stapelrecht. In der Stadt befand sich eine Danziger Niederlassung, die den Handel nur in großhändlerischer Weise betrieb; sie sandte ihre Faktoren durch ganz Litauen bis tief nach Rußland hinein. Alljährlich wurden von Danzig die Salzschiffe abgesandt.[6] Wenn im Frühjahr die Wasser vom Eise frei waren, kehrten die Schiffe mit den Produkten Litauens zurück. Als solche werden hauptsächlich genannt: Holz, Asche, Wachs und Pelzwerk.[7] Als später Wilna im Handel das Übergewicht über Kauen gewann, wurde das Salz dort auf den

[1] H. U. B. V, 786. — [2] H. R.[2] VI, 389 und 445.
[3] Hirsch, S. 162. — [4] Vgl. H. U. B. V, 1084.
[5] Vgl. H. U. B. VIII, 111, § 6.
[6] Hirsch, S. 164. — [7] Hirsch, S. 165—166.

Stapel gebracht (nach 1470). Infolgedessen verfiel das Kontor zu Kauen mehr und mehr, bis es 1540 tatsächlich aufgelöst wurde.[1]

Die Ausfuhr Danzigs beschränkte sich nicht allein auf Litauen und Polen, auch in den skandinavischen Reichen hatte man ein vorzügliches Absatzgebiet. Namentlich auf dem dänischen Schonen, in den beiden Heringsplätzen Skanör und Falsterbo, spielte der Salzbetrieb eine Hauptrolle. Das Salzen der Heringe erforderte große Mengen Salz, und die Lüneburger Salinen waren nicht imstande, den Bedarf allein zu decken.

Es wird an dieser Stelle angebracht sein, auf die Bedeutung der schonenschen Märkte für den Salzbetrieb hinzuweisen. Der Salzhandel befriedigte hier nicht nur den umfassenden Bedarf, sondern die beiden Orte bildeten auch, namentlich im 14. Jahrhundert, einen Salzmarkt für den Norden Europas überhaupt. Zu einer Zeit, wo die Nautik noch wenig entwickelt war, bot Schonen dem Verkehr aus dem Westen in das baltische Meer eine bequeme Zwischenstation, wo der Schiffer, um der weiten und gefährlichen Reise um das Falsterbo-Riff in die Ostsee aus dem Wege zu gehen, seine Waren absetzen konnte. Zu dieser Zeit spielten neben den wendischen, hauptsächlich die suiderseeischen Städte, die sogenannten Umlandsfahrer, unter ihnen an erster Stelle Kampen, im schonenschen Salzhandel eine Hauptrolle.

Als nun mit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die hansische Schiffahrt immer leistungsfähiger wurde, brauchte man Schonen nicht mehr als Umschlagsplatz, sondern man fuhr durch den Sund in die Ostsee.[2] Die Stapelplätze für Baiensalz wurden in die preußischen und livländischen Städte verlegt. Damit hängt zusammen, daß erst jetzt die preußischen Städte

[1] Hirsch, S. 282 ff.

[2] Schäfer, Das Buch des lüb. Vogts auf Schonen, Einl. S. 64—72.

sich lebhafter am Baienhandel beteiligten, der bis dahin fast ausschließlich in den Händen der wendischen und suiderseeischen Genossen gelegen hatte.

Die Teilnahme Danzigs an dem Handel nach Livland und Nowgorod blieb gering. Hier brachten die livländischen Städte allmählich den Verkehr ganz in ihre Hand, an erster Stelle Reval und Riga. Von Riga aus benutzte man die Düna, um in das Innere des Landes zu gelangen; von Reval aus fuhr man in den finnischen Meerbusen, dann durch die Newa, den Ladoga-See in die Wolchow nach Nowgorod. Oder man benutzte die Landwege, die von Riga und Reval in das Innere Rußlands führten.[1]

Nicht unbedeutend auch war die Salzausfuhr Revals nach Finnland.[2]

Das Salzgeschäft muß ein sehr einträgliches gewesen sein; denn gerade die livländischen Städte stellten einen bedeutenden Anteil an den Baienfahrten dar.[3]

Ein wichtiges Absatzgebiet für das Baiensalz war naturgemäß auch das dichtbevölkerte Flandern. Es wurde nebst Poitou-Wein und anderen französischen Waren auf den Brügger Stapel gebracht und von da weiter durch Flandern verkauft; ja wir können annehmen, daß es auf der Brügge-Kölner Straße an den Rhein gelangte. An dem Handel beteiligten sich weniger die Flandrer selbst; sie hatten in ihrer großartig entwickelten Tuchindustrie eine hinreichende Erwerbsquelle, so daß sie die Frachtschiffahrt anderen Völkern überlassen konnten.[4]

---

[1] Hicsch, S. 154 ff.; Schäfer, Die Hansestädte, S. 185. Vgl. H. U. B. V, 512, 516, 807, 997, 1084, 1093, § 10, 11; Livl. Urkdb. II, 1228 (Regesten), IV, 1726, 1730, V, 2569, VI, ad R. 2096.

[2] Vgl. Livl. Urkdb. V, 2438.

[3] Vgl. Stieda, Schiffahrtsregister, i. d. H. G. Bl. 1884.

[4] Hirsch, S. 121.

Die hansischen Kaufleute werden in erster Linie das Salz gebracht und weiter verhandelt haben.[1]

Während die Flandrer sich also weniger an einem aktiven Handel beteiligten, ist von den nördlichen Niederlanden, von Holland und Seeland, gerade das Gegenteil zu berichten.

Um die Handelsverhältnisse besser zu verstehen, müssen wir einen Blick in das politische Gebiet tun. Von den Städten der heutigen Niederlande haben nur Kampen, Deventer, Zütfen, Zwolle, Harderwijk, Elborg, Doesborg Doetinchem und Hasselt zur Hanse gezählt, vorübergehend auch Groningen, Stavoren, Sneek, Bolsward und Hindelopen. Die Friesen der Grafschaften Holland und Seeland, also der Landschaften zwischen Vlie und Swin, haben nie zur Hanse gehört.[2]

Die Bewohner dieser Gebiete waren von jeher tüchtige Seeleute. Bis in die Zeiten der Karolinger lassen sie sich als Händler und Seefahrer verfolgen. Es war eine ländliche, durchweg bäuerliche Bevölkerung, die von Kindesbeinen an mit dem Wasser vertraut war. Der Schiffahrtsbetrieb ruhte ganz überwiegend auf ihr. Das städtische Element trat noch im 16. Jahrhundert ganz zurück.[3]

Früh schon erschienen die Friesen in der Ostsee. Im 13. Jahrhundert werden sie von Lübeck und Zwolle als Konkurrenten im Ostseehandel angesehen, denen es nicht erlaubt sein dürfe, in direkter Fahrt nach Gotland zu segeln.[4] Aber es ist den Hansen nicht gelungen, sie aus der Ostsee fernzuhalten. Im Gegenteil, mehr und mehr haben sie sich dort eingenistet.

---

[1] Vgl. die Privilegien der Herzöge von Brabant für den Handel der hansischen Kaufleute auf dem Markt zu Antwerpen: H. U. B. II, 266; V, 874; desgl. H. U. B. III, 499: Privileg Ludwigs III. von Flandern für den Handel in Flandern, 1360, Juni 14.

[2] Schäfer, Die Hanse, 1903, S. 39.

[3] Schäfer, Deutschland zur See, S. 17.

[4] H. U. B. I, 1154; Schäfer, Die Hansestädte, S. 63; Schäfer, Das Buch des lüb. Vogts, Einl. S. 66.

Recht empfindlich wurde ihre Konkurrenz zuerst im 15. Jahrhundert, bei Gelegenheit des Krieges, den die wendischen Städte 1427—35 gegen Dänemark führten. Der dänische König hatte ihnen große Handelsvorteile zugestanden[1], und die Holländer haben diese denn auch zum Schaden der Hansen rücksichtslos ausgenutzt. Eine heftige Spannung trat allmählich ein. Die Vereinigung Hollands mit dem kräftig aufstrebenden Burgund (1433) mußte die Entwicklung des holländischen Handels begünstigen und damit zugleich das feindliche Verhältnis zur Hanse.

Im Verkehr mit der Baie haben die Holländer früh eine wichtige Rolle gespielt. Sie versorgten nicht nur ihr eigenes Land mit den westfranzösischen Produkten, sondern erschienen auch zahlreich in der Ostsee. Gerade in Zeiten, wo die Preußen sich wegen Kriegsgefahr nicht durch den Sund wagten, war das Baiensalzgeschäft äußerst gewinnbringend für die Holländer. In solchen Fällen blieb den preußisch-livländischen Kaufleuten nichts anders übrig, als auf dem Landweg über Hamburg-Lübeck den Sund zu umgehen oder sich der Vermittlung der Holländer zu bedienen. Jedenfalls wurden sie im 15. Jahrhundert den Hansen ganz gefährliche Konkurrenten auch im Baienhandel.[2] In der Regel drückte die Ankunft einer holländischen Flotte in den preußischen oder livländischen Häfen die Salzpreise gewaltig herunter. Die Großhändler sahen deshalb der Ankunft der Holländer nie ohne Besorgnis entgegen, da in diesem Falle geringer Gewinn für sie in Aussicht stand.[3]

Wir haben gesehen, daß der Baienhandel hauptsächlich in den Händen von Nichtfranzosen lag. In der Tat haben die Franzosen lange Zeit die Ausnutzung ihres Handels den Frem-

---

[1] Hirsch, S. 127.

[2] Schäfer, Die Hanse und ihre Handelspolitik, S. 24.

[3] Vgl. Stein, Handelsbriefe aus Riga und Königsberg, i. d. H. G. Bl. 1898.

den überlassen. Höchstens nach Flandern und nach der Südküste von England kam der französische Kaufmann im Mittelalter mit seinen Waren. Dagegen ist er bis ins 15. Jahrhundert hinein nicht im baltischen Meer zu finden. 1449 hören wir zum ersten Male, daß unter den aus der Baie zurückkehrenden Schiffen auch einige französische sich befanden.[1] Das Erscheinen des „Peter von Rochelle" in Danzig 1462 ist auch noch eine Ausnahme. Die nationale Periode des französischen Handels beginnt erst mit Ludwig XI.[2] und damit auch ein Vordringen französischer Kaufleute in bis dahin unbekannte Gebiete. Mit dem Ausgang des Jahrhunderts und besonders im sechzehnten befuhren französische Schiffe schon in ziemlicher Anzahl die Ostsee.[3]

Immerhin bleibt die Tatsache, daß die Hansen vom 13. bis 16. Jahrhundert die Hauptrolle im Baienhandel gespielt haben, und daß erst dann die Holländer an ihre Stelle traten.

[1] H. R.[2] III, 536.
[2] Pigeonneau, Histoire du commerce I, S. 2 und 400.
[3] Damus, i. d. Z. d. wpr. G. V. V, S. 36.

C. F. Winter'sche Buchdruckerei.